

产业观察

物流“大动脉”网络“氢”先行

7个氢能高速场景落地京津冀

■本报记者 张兆鼎

在碳达峰碳中和战略驱动下,绿色已成为国内物流行业发展的主旋律。本月初,京津冀首批7个氢能高速场景正式落地,将加速沿途高速公路制氢、加氢等基础设施网络建设,打通区域内氢能高速物流运输“大动脉”。

物流运输“氢”走廊

12月1日,搭载着氢动力系统的10多辆氢能翼展车、氢能轿车在河北保定长城蚂蚁物流园区装满货物出发,途经京昆、荣乌、津雄等高速路段,顺利驶入天津。与此同时,京津两地的数十辆氢燃料电池汽车,也载着货物分别驶入氢能高速公路示范线,标志着京津冀区域内首批氢能高速示范场景正式落地。

据了解,京津冀首批氢能高速场景共7个,分别是依托天津高速,由北京至天津港,依托荣乌高速、津雄高速,津晋高速—荣乌高速—蓟汕高速,往返于汽车整车厂与港口的整车运输场景;依托津晋、京昆、荣乌等高速,从天津到北京、从河北保定到天津的汽车零部件运输场景;依托京津高速,往返于北京市大兴区、顺义区等多个地区和天津港之间的外贸集装箱运输场景;依托天津高速,从天津港至北京经济技术

开发区的家居用品运输场景;依托京冀高速,从北京到河北张家口宣化区的沙石料运输场景;依托京津塘、京津高速,从天津至河北定州的煤炭和焦炭运输场景;依托津晋、荣乌高速,往返于天津和河北霸州的钢化运输场景。

“氢能高速不是新建道路,而是依托现有高速公路网,加快建设加氢站,支撑氢燃料电池汽车和氢能产业跨区域、规模化运营。”相关人士告诉记者,首批落地的7个氢能高速应用场景,将逐步带动沿途高速公路制氢、加氢等基础设施网络建设,助力京津冀打通氢能高速物流运输“大动脉”。

下一阶段,三地将在氢能高速基础上构建氢能走廊,在区域内形成具有综合性、规模化和影响力的标杆性氢能交通重大示范工程。

产业资本“氢”上阵

近两年,氢能产业“跑”出加速发展之势,离不开产业资本的助力。

前不久,在我市津南区区的荣程钢铁集团(以下简称荣程)带钢车间里,一辆辆绿白相间的氢能源重卡正排队等待装载带钢。装车完毕后,它们沿着津晋、荣乌、京沪高速路段驶向100公里外的河北霸州三钢公司。

“首批跨省氢能高速场景,荣程参与了两个,一是天津港至河北定州,二是天津荣程厂区至河北霸州。”荣程运输业务经理王立刚向

记者介绍,“以霸州这条路线为例,每个月氢能重卡往返约90车次,为2700余吨钢材产品提供清洁运输。”

过去几年,荣程依靠逐步投入使用的225辆氢能重卡,用绿色运输串起产业链条的上下游,打造数智、绿色、低碳的氢能多元化示范应用场景,助力产业链节能降碳。截至今年11月底,荣程氢能重卡累计载重量实现954.5万吨,行驶里程994.53万公里,累计减少二氧化碳排放9155吨。按照发展规划,预计到2025年,荣程运行的氢能重卡数量将达到750辆。

除了荣程这样的钢铁产业,汽车产业也是参与氢能高速建设的“排头兵”。

相关人士告诉记者,国内城市群、都市圈的形成正将以往上千公里的长途干线运输分隔为300公里至500公里的线路。而燃料电池因加氢时间短、续驶里程长等特点,在城际物流领域优势明显,这为商用车企业带来了新机遇。此次京津冀氢能高速场景参与者中,就出现了长城汽车、福田汽车的身影。

协同创新“氢”生态

2020年,财政部、工信部、科技部、国家发改委与国家能源局联合发布了《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》,启动燃料电池汽车示范工作,京津冀燃料电池汽车示范城市群成功入围。



工作人员为氢能重卡加氢。

“我们主要生产氢燃料电池电堆,在示范政策支持下,公司业务快速发展。”氢璞创能天津生产运营负责人顾旭告诉记者,过去两年,他们的氢燃料电池电堆出货量稳居全国前三。目前,在京津冀地区,氢璞创能燃料电池装备以49吨氢能重卡居多,匹配区域内重载运输、城际物流等场景,服务于荣程、京东、宜家企业的货物运输。

氢璞创能的发展并非个案。据了解,京津冀燃料电池示范城市群建设两年来,实现了电堆、空压机、膜电极等7项核心零部件的创新和产业应用,推广燃料电池汽车2500多辆,形成了城市公交、冷链物流等丰富的应用场景,车辆技术性能显著提升,生产成本持续下降。

未来,京津冀氢能产业的发展依然可在合作中寻求突破。业内人士介绍,北京的优势是技术攻关能力强,示范支持力度大,车辆推广多,但应用场景和制氢方面需要城市群支持;天津则应发挥工业副产氢资源丰富与物流运输场景丰富的特点,同时继续攻关燃料电池电堆等关键零部件与核心材料;河北许多城市也都有制氢能力和应用场景。

相关人士建议,京津冀用好氢能产业基础优势,要素资源优势和区域配套优势,共建氢能产业协作“一条链”,全力打造京津冀氢能产业新生态。

信息速递

京津冀定制快巴 乘客累计突破100万人次

继上月京津定制快巴线路开通后,京津冀定制快巴再传喜讯。截至11月底,京津冀定制快巴已开通燕郊、大厂、香河、廊坊城区、固安和武清6条主线,共36条支线,累计开行26400个班次,累计客运总量突破100万人次,日发154个班次。

据了解,定制快巴是介于传统长途客运和地面公交之间的新兴定制客运服务。按照“预约出行、灵活设站、车随人走、就近上车”原则,一人一座,合理安排停靠站点和发车时间,方便三地通勤出行,持续打造“一小时环京通勤圈”。

■本报记者 袁诚

天津南1000千伏特高压变电站扩建工程开工

近日,天津南1000千伏特高压变电站扩建工程开工。继天津500千伏双环网全面建成后,该工程将继续为京津冀协同发展构建坚强网架,显著提高天津电网外送电能力和受人清洁电力能力,助力京津冀地区碳达峰碳中和目标和能源结构转型。

天津南1000千伏特高压变电站建成于2016年11月,是目前天津区域内唯一特高压变电站,也是华北电网重要枢纽变电站,对京津冀鲁地区的电力负荷输送起到至关重要作用。该站每年外送电力可达200亿度,约是目前天津市用电总量的1/5。

目前,京津及冀北电网内部有1000千伏北京东、天津南两个特高压落点及500千伏京津及冀北双环网、北京500千伏双环网等。根据设计电力平衡计算,为满足“十四五”期间京津冀地区负荷发展需要,缓解受端负荷中心供电压力,提高供电安全可靠,国网天津电力启动天津南1000千伏变电站扩建工程。此次扩建工程新增2组3000兆伏安主变压器,计划2025年6月建成投产,投产后电能承载、输送能力可提升至原有的2倍。

据介绍,该扩建工程投运后,将有效融入京津冀特高压环网,满足唐秦地区新增送电通道需求。预计到2025年年底,京津冀地区将建成特高压双环网,届时,天津电网将形成“三通道两落点”特高压受电格局,外送电比例将达到1/3以上,外受电中绿电占比将达1/3,为京津冀实现能源结构转型、助力三地率先实现碳达峰碳中和提供澎湃动能。

■本报记者 苏晓梅

600余家企业集聚 肉类进口量占全市七成 东疆“大冰箱”提鲜三地餐桌

临近岁末,京津冀市场肉品消费不断增长,贸易商们忙着交易备货,天津港周边冷库也陆续迎来出库高峰,一辆辆载有进口冻品、水果、乳制品等货物的冷链车驰骋在四通八达的交通路网中,不断拉近美食与餐桌的距离……

■本报记者 袁诚 文并摄

这几天,河北首衡供应链管理有限公司采购的5000吨巴西牛肉陆续到达天津港。“首批900吨在12月中旬抵达,其余的也要赶在春节前进来。”该公司总经理申彤告诉记者,每年冬季是人们吃火锅的高峰期,也是牛羊肉的消费旺季,尤其是春节前两三个月,公司会多进口一些备货。这批冻品从天津港上岸后,将被运往东疆保税区的冷库储存,之后分拨至以京津冀为主的北方市场。

随着京津冀对进口冻品、水果等消费需求持续增长,有着国家骨干冷链物流基地、天津港口型物流枢纽核心区域、国家进口贸易创新示范区等多重“身份”的东疆,依托口岸、自贸区、综保区等功能优势,加快构建冷链产业生态。截至目前,东疆已集聚600余家冷链产业链企业,建成7个全温区冷库,冷冻库容约25万吨;同时,在建冷链物流项目2个,库容约10万吨,是我市冷库规模最集中、自动化及低碳化程度最高的区域之一,存储品类涉及速冻食品、水果、水产品、红酒、乳制品、冰品、医药等。

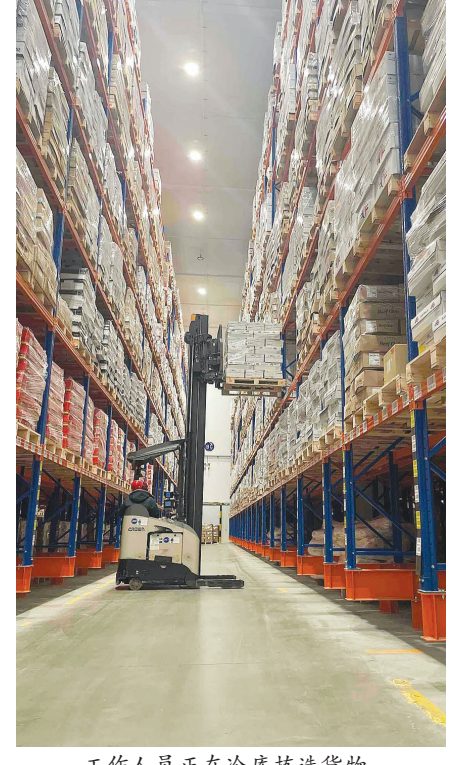
肉类消费量提升 冷库迎出库高峰

“我们的冻品业务主要辐射北方市场,其中京津冀约占六成。”申彤说,这些冻品包括来自巴西、阿根廷、乌拉圭的牛肉,厄瓜多尔的白虾以及加拿大、爱尔兰、荷兰等地的猪肉。“多的时候每天有五六百吨入库,三四百吨出库。”她说,“东疆拥有便捷的港口、铁路、公路多式联运交通网络,从这里出发,无论发往哪儿都很方便!”

“今年以来,我们已累计采购1.7万吨牛肉、4万多吨猪肉和4000多吨羊肉。走货快的话,一天就能拉走。”她透露,近期到港的5000吨牛肉将陆续存入万纬天津东疆港冷链园等港口周边冷库。公司还订购了3万多吨车厘子,预计2024年1月分批抵达天津港。

距天津港太平洋国际集装箱码头8公里的万纬天津东疆港冷链园也正准备在春节前“大干一场”。“在满负荷运营下,我们园区每日出入冷库冻品规模可达5000吨。”该冷链园副总经理王莹向记者介绍,随着近期园区最后一个自动化立体库启动运营,园区总库容达到12万余吨,成为天津市规模最大的冷链园区。

“每年春节等重大节日是仓储的出库高峰。肉类、水产等容易受节假日影响,价格上浮。进口贸易商一般会在三季度末至四季度初在国外加大采购,11月至12月货物



工作人员正在冷库拣选货物。

到港,正好赶上元旦、春节的涨价与需求高峰。”在零下18摄氏度的冷库车间,万纬天津东疆港冷链园运营合伙人贾永峰指着一台正在自动抓取货物的无人操作堆垛机说,“为应对提货高峰,提高货品出入库效率,园区两座自动化立体库已全部投入运营。每个立体库装有12台无人操作堆垛机,相当于12台叉车不停地工作,每小时可操作220吨货物,操作效率是传统人工的三倍左右。”

全球采购、天津存储分拨、京津冀加工消费……以冷链物流产业为纽带,东疆串联起三地活力消费圈,处处涌动着生动的消费联动图景。

“目前,我们在东疆冷库存有100吨牛肉。现在正是肉品消费高峰,牛腱子、牛肉卷、牛肉粒卖得很快,这两天打算再往北京发一批货。”北京顺鑫鼎盛实业发展有限公司采购部凌经理告诉记者,公司客户主要是北方地区的批发市场、加工厂和机关食堂,存入东疆的冻品部分发往北京平谷、大兴、顺义冷链中转站及北京新发地、河北高碑店等批发市场,部分发往郑州、济南、沈阳等地的肉类集散地。“近期我们有进口近千吨牛肉的计划,将根据市场行情,陆续进口并存入东疆的冷库,不断充实北方市场肉品供应。”凌经理说。

“城市大冰箱”扩容 多元产业生态渐成

再过半个月,天津食品供应链集团有限公司冷链物流一期项目将开仓运营。

“目前,一期冷库正在进行设备调试,二期也进入了主体施工阶段,预计明年下半年建设完成。”该公司副总经理黄宇对记者说,两期项目总库容4万吨,主要存储牛肉、猪肉、鸡副类等货品,将助力打造首都“1小时保障圈”,最大限度保障京津冀地区食品物资供应和食品安全。

看好港口及政策优势,越来越多的冷链物流项目落户东疆,不断扩容服务京津冀的“城市大冰箱”及全球采购规模。现代物流设施提供商普洛斯旗下隐山资本也在东疆开发冷链物流项目,拟建设高标冷库4座,总库容约3万至5万吨,投资约3.6亿元。

据统计,2022年天津口岸冻品进口297.2万吨,逆势增长16.1%,量、值均为全国第一。今年前三季度,东疆实现冷链产品进口额110亿元,其中肉类进口额80.8亿元,约占全市70%,带动食品相关销售额1136亿元。

随着冷链产业不断集聚,“买全球”的贸易商在东疆有了更多选择。为捕获更多贸易商的“芳心”,东疆冷链项目运营企业一方面在专业化、智能化、绿色化方面加大投入,另一方面也在不断丰富服务业态,引入加工、电商直播、产品代发等增值服务。比如,万纬天津东疆港冷链园通过数智化的订单、运输、仓储、账单管理系统,将原本割裂的订单、仓储和运输环节融合打通,实现高效运营,并在屋顶建设分布式光伏项目,每年节省电费数百万元;天津食品供应链集团有限公司冷链物流项目则配备加工车间,将开展初加工业务,打造预制菜供应基地。此外,东疆很多冷库已与电商直播平台合作,不断下沉到终端市场,开展将仓库商品直接发送给消费者的“一件代发”业务,多渠道提升冷库吸引力及附加值。

“东疆冷链产业链比较多元,既有以中粮、蒙牛、三全、新协航、宇泰元亨和三川金舟等为代表的冷链贸易及代理服务,以万纬物流、中创智慧冷链、华锐全日、普洛斯等为代表的冷链仓储企业;也有以顺丰、京东、荣庆、瑞云等为代表的冷链物流企业,以河南双汇、北京首农集团为代表的商业保理企业,构建了较为完善的冷链产业生态。”东疆管委会相关负责人表示,东疆还在全市率先搭建冷链产业数字综合服务平台,为冷链企业提供海外采购、线上交易、仓储物流、金融支持、终端销售等“一站式”全产业链综合服务,提高本地贸易结算量,将冷链产业链不断延伸。自2022年年底上线以来,该平台已累计入驻企业近400家,上架各类产品300余种,推动金融机构向平台企业授信超亿元。以冷链进口贸易为切入点,东疆正大力发展冷链产业,推动通道经济向口岸经济转型,助力港产城深度融合。

区域热点

做大航空航天产业链 中国航空创新创业大赛举行

本报河北廊坊电(记者 袁诚)12月11日至13日,第八届中国航空创新创业大赛暨首届中国空天科技企业年会在北京大兴国际机场临空经济区(廊坊)举行。大赛共吸引了全国300余个项目参与角逐,其中京津冀地区项目50个。

据了解,中国航空创新创业大赛是专注航空领域的全国性双创赛事。本届活动聚焦空天动力、新材智造、智慧民航、无人系统、科教文创五大领域,举办企业家论坛、对接洽谈会及创新创业大赛复赛、全国总决赛等,搭建航空航天领域“政产学研金”六位一体的合作交流平台,助力我国航空航天产业高质量发展。

此次大赛分为创新组和创业组,来自航空工业、航发集团、南航、北航、西工大的前沿技术团队和优秀民营企业代表同台竞技,激烈比拼,120个项目入围复赛、30个项目挺进决赛,最终两组项目分别角逐出3个一等奖、5个二等奖、7个三等奖。

“我们带来了有关单人飞行器和差动倾转垂直起降固定翼飞行器的两个项目,可应用于城市圈范围或城际间的空中交通出行,并打算在京津冀地区设立运营中心。”从事电动垂直起降航空器研发的天津斑澜航空科技有限公司总经理杨守利告诉记者,这次参赛除了展示创新技术,也对接了几家风险投资机构,计划融资3000万至5000万元,用于新机型量产前的研发。

除了企业,不少参赛项目来自高校及科研院所。天津大学固相摩擦挤压增材技术团队带来了新型金属增材制造技术,吸引了众多关注。“前沿技术只有应用到实际场景中才能发挥更大效用,我们走出实验室,就是为了让创新技术在实际的应用领域发挥它应有的作用,推动制造业的高质量发展。”该技术团队研发负责人许乃强表示,通过创新技术路线,团队成功研制出国内首台固相摩擦挤压增材制造装备,可以广泛应用于航空航天、汽车以及军事等领域。

军技术、觅商机、谈合作,会场内外航空航天创新创业者与投资机构热切交流。“好的项目团队既要有情怀,也要有盈利能力。我们选项目,最看重创始人团队、技术领先性和应用场景。”演讲嘉宾中美绿色基金总裁王俊洋说,“这次的参赛项目有很多前沿技术,我们将对部分优秀项目开展深入交流考察,挖掘合作空间。”

航空产业是我国重点发展的战略性新兴产业,也是大国竞争博弈的焦点和引领经济发展的热点。借助举办大赛,以赛促产,处于京津冀“黄金三角”中心的北京大兴国际机场临空经济区(廊坊)管委会相关负责人表示,依托临空经济区,廊坊市加速打造集研发、生产、运营、维护、培训于一体的新型航空航天产业集群,带动高端装备制造及新材料产业链加速集聚。目前,南航华北产教融合实训基地、宸信无人机华北制造产业园、广慧金通航空培训中心等一批重点项目正在加快建设,航天科工成果转化基地、星河动力商业运载火箭核心零部件生产基地、飞天联合民用航空产业化基地等重点项目相继落地,航空航天产业在临空经济区呈现出加速集聚的良好态势。

“我们组建了一只总规模50亿元的产业引导基金,对优秀项目予以投资支持;同时,廊坊市正在筹备设立一只总规模200亿元的产业引导基金,未来将通过重点领投、跟投,支持航空航天科技领域项目落地。”北京大兴国际机场临空经济区(廊坊)管委会相关负责人表示,依托临空经济区,廊坊市加速打造集研发、生产、运营、维护、培训于一体的新型航空航天产业集群,带动高端装备制造及新材料产业链加速集聚。目前,南航华北产教融合实训基地、宸信无人机华北制造产业园、广慧金通航空培训中心等一批重点项目正在加快建设,航天科工成果转化基地、星河动力商业运载火箭核心零部件生产基地、飞天联合民用航空产业化基地等重点项目相继落地,航空航天产业在临空经济区呈现出加速集聚的良好态势。

汽车金融行业发展报告在津发布 市场规模有望达到2.9万亿元

本报讯(记者 袁诚)日前,由中国汽车流通协会主编的《2023中国汽车金融行业发展报告》(以下简称《报告》)在天津经开区发布。《报告》显示,2022年,我国汽车金融市场规模为2.5万亿元,同比增长8.7%,预计2023年汽车金融市场规模将达到2.9万亿元。

汽车产业是支撑和拉动国民经济持续快速增长的主导产业之一,其产业链长、关联度高、带动性强,堪称工业经济稳增长“压舱石”。《报告》认为,汽车产业链的利润点已从前端的整车销售环节向汽车后市场倾斜,汽车相关的多元化服务迎来重要发展机遇,如二手车、汽车金融、保险、售后维修、租赁等。其中,汽车金融成为连接整车销售和售后服务的重要一环,行业融资规模有望继续增长,成为拉动汽车消费的有力引擎。

目前,国内汽车金融行业的主要参与主体包括银行、汽车金融公司、融资租赁公司、互联网平台等,其中前两者占据市场主要地位。近些年,国有银行和股份制银行纷纷下场做汽车消费金融,行业竞争日趋激烈。

《报告》称,汽车金融企业要想通过构建差异化竞争力脱颖而出,必须在提升运营、产品、渠道等方面发力,通过内部管理架构和流程的优化及数字化手段的应用,实现内部效率和客户体验的双重提升。同时,进一步拓宽融资渠道并降低成本,在竞争中寻找合作机遇,激发市场活力。

作为我市汽车产业的主承载区,天津经开区是国家级汽车及零部件出口基地、首批国家新型工业化产业示范基地,汽车产业基础雄厚。截至目前,天津经开区聚集了一汽丰田、一汽大众、长城汽车、吉利汽车等多家整车企业,汇聚了200余家各类零部件和服务企业。

围绕“汽车+金融”板块,天津经开区聚集形成了以长城汽车、一汽信达保理、上汽安吉保理、小鹏保理等为代表的主机厂金融业态;以狮桥租赁、传化租赁、长久保理等为代表的汽车物流金融业态;以诚汇通保理、浩润租赁、和康租赁等为代表的汽车经销商金融业态;以瓜子租赁、大搜车租赁等为代表的第三方服务金融业态;实现了汽车传统金融与创新金融的全牌照运营。